

-4 B67-7920

M. 3.

Die dritte Zone.

Von technischen, nationalen und
wirtschaftlichen Gesichtspunkten

beleuchtet von

Wilhelm Marstrand.



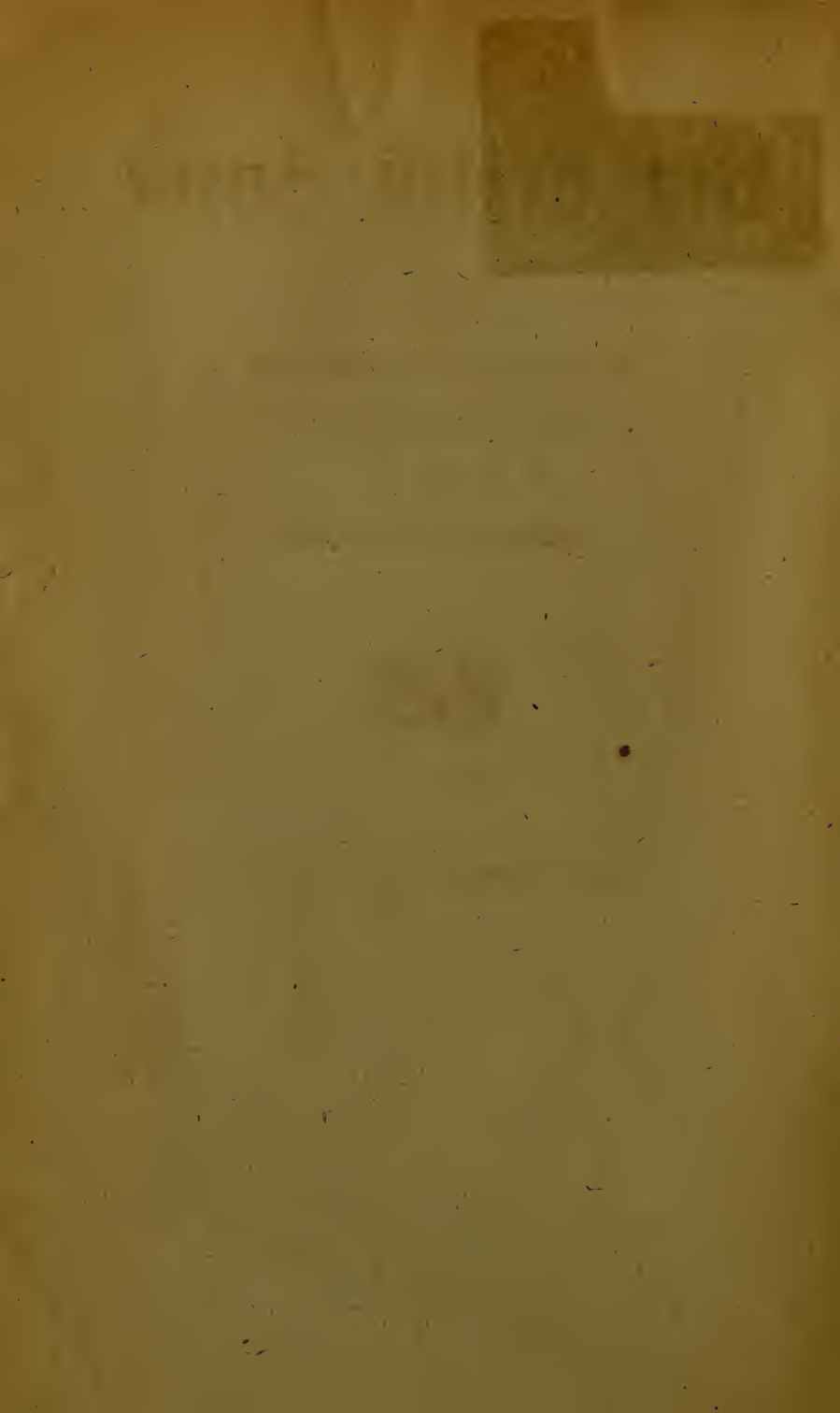
4004.

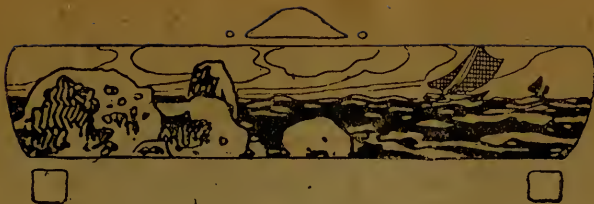
W. v. TEPPNER

Deutsch bearbeitet von P. Simonfen.

18. August 1919.

Buchdruckerei Schütte & Schmidt, Flensburg.





I.

Der Kopenhagener Ingenieur Wilhelm Marstrand veröffentlichte im Februar in der Zeitung „Börsen“ einige Artikel über die schleswigsche Grenzfrage, die später in etwas erweiterter Form erschienen und der dänischen Regierung sowie dem Reichstage überreicht worden sind. Er bespricht darin die verschiedenen vorgeschlagenen Grenzlinien und sagt von der Linie Widau—Schelbek—Kupfermühle:

Die Linie ist, von administrativen, handels- und verkehrstechnischen Gesichtspunkten betrachtet, ganz unverantwortlich. Die technische Unverantwortlichkeit liegt darin, daß sie von der Kupfermühlenbucht der Flensburger Förde folgt, d. h. einem stark frequentierten Gewässer nach und von der größten Stadt des Landesteils, einer Stadt von derselben Größe wie die größte Provinzialstadt Dänemarks, Aarhus. Das ist fast ganz so, wie wenn man vorschlagen würde, eine Reichsgrenze längs der Mitte einer Eisenbahnlinie zu legen.

Herr Marstrand betrachtet es nicht als unmöglich, daß die Bevölkerung bis zur Eider im Westen und bis zur Eckernförder Bucht im Osten für Dänemark stimmen würde, und unter dieser Voraussetzung würde man die geschichtlich und geographisch bestmögliche Grenze haben. Eine Grenze längs der Schlei, von der soviel gesprochen worden ist, würde aus denselben Gründen, die bei der Flensburger Förde erwähnt worden, sehr ungünstig sein, wenn auch die Schlei weniger frequentiert und Schleswig kleiner ist als Flensburg.

Viel besser ist es, die Grenze durch die recht breite und offene Eckernförder Bucht gehen zu lassen. Eckernförde ist eine ziemlich kleine Stadt, die mehr und mehr zum Hinterland von Kiel gehört, die außerdem im Rückgang ist, und die sich in Verbindung mit dem gegenüberliegenden Dorf Borby vorzüglich als Grenzstation eignen würde, indem Eckernförde dann deutsche,

Borby dänische Grenzstation werden würde. Die Bahn von Stapelholm würde dann nach Dmschlag und die Dmschlag—Eckernförde-Bahn von Süden nach Eckernförde hineingeführt werden, während die jetzige Bahnstrecke nördlich des Vindeby Nor nach Schleswig fortgesetzt und später über Hollingstedt nach Husum geführt werden sollte. Die beiden Länder würden dann die idealsten Eisenbahnverhältnisse erhalten, jedes eine Querbahn längs der Grenze, indem die Lokalbahnen nach den administrativen und Handelszentren natürlich verlaufen würden. Eine bessere und natürlichere Reichsgrenze kann es überhaupt nicht geben, nachdem die alte natürliche Grenze Lebensau—Eider nach der Anlage des Kieler Kanals nicht mehr möglich ist. Bei einem Verkehrsweg wie dem Kanal müssen, wie bei der Flensburger Förde, beide Ufer im Besitze derselben Macht sein.

Herr Ingenieur Marstrand widerlegt die Anschauung, die bei einigen Dänen herrscht, daß man aus Furcht vor Deutschland das südliche Schleswig nicht annehmen dürfe. Es ist verkehrt, an 1814 zu erinnern. Was damals geschah, war das gerade Gegenteil. Ein unvorbereitetes Deutschland war von Napoleon überrannt worden; dann raffte es sich zusammen und schüttelte die Übermacht von sich. Jetzt war es wohlvorbereitet, am besten vorbereitet von all den Ländern, die am Kriege teilnahmen, und es wurde nicht überrannt wie im Jahre 1807, sondern brach von innen zusammen. Und jetzt soll es unter Not und Schwierigkeiten, so grenzenlos groß, daß wir sie nicht fassen, von vorne anfangen, soll alles von unten an umlernen, soll dieselbe Revision aller geistigen Werte vornehmen, die wir nach unserer Niederlage 1864 durchmachen mußten, aber das Deutschland, welches dann entsteht, wird ein anderes sein als das, welches wir jetzt kennen, ein Deutschland, das wir nicht zu fürchten brauchen. So wahr wir es nicht sind, die Deutschlands Freundschaft nöthig haben, sondern Deutschland, das die Freundschaft und das Verständnis Dänemarks gebrauchen kann.

Und wenn wir auch nicht hier im Lande das tausendjährige Reich eingeführt haben und es auch niemals erreichen können, so wissen wir, und dürfen es aussprechen, daß wir, vielleicht in höherem Grade als irgend ein anderes Volk, nach unseren besten Kräften versucht haben, die glücklichsten, besten, freiesten Verhältnisse für alle ohne Ausnahme zu schaffen.

II.

Dieser ersten Schrift von Wilhelm Marstrand ist Mitte Juni eine zweite gefolgt und zwar wenige Tage bevor der revidierte Friedensvertrag die Abstimmung in der dritten Zone gestrichen hatte. Der Verfasser widerlegt hierin nochmals die Gründe, die gegen eine solche Abstimmung angeführt worden sind, indem er hervorhebt, daß die deutschredende Bevölkerung, wenn sie für den Anschluß an Dänemark stimmte, dadurch freiwillig die Verpflichtung übernehme, loyale dänische Staatsbürger zu werden. Man hat die Befürchtung ausgesprochen, daß die Deutschen in großer Anzahl eines augenblicklichen Vorteils wegen für Dänemark stimmen würden, um später den Nationalitätenkampf aufs neue anzufachen. Es heißt indessen, die menschliche Natur vollständig verkennen, wenn man meint, daß große Bevölkerungsschichten ausschließlich um des augenblicklichen Gewinnes willen stimmen würden. Die breiten Schichten haben nicht in besonderem Maße kapitalistische Interessen, die Ernährungsfrage ist auch nicht mehr so schlimm wie früher und wird es später noch weniger sein. Für die meisten wird zweifellos der Gedanke an die Zukunft, an den Fortschritt ihrer Gegend und an das Wohl ihrer Kinder die entscheidende Rolle spielen.

Die ganze Erörterung ist auf ein ganz verkehrtes Gleis gekommen. Sie nimmt ihren Ausgang von der Nationalität, der Sprache usw., als etwas Absolutem, wohl von Menschen Getragenen, aber ohne organischen Zusammenhang mit der Erde, auf der die betreffenden Menschen leben, und den Lebensverhältnissen, die sie haben. Daher die tiefe Scheidung zwischen einer Abstimmung aus idealen und aus wirtschaftlichen Gründen. Als ob diese überhaupt bei der Verantwortung der Abstimmung geschieden werden können.

Es ist möglich, daß eine Untersuchung der technischen und wirtschaftlichen Aufgaben, deren Lösung von der Verlegung der Grenze bedingt wird, die Gesichtspunkte einander näher bringen und zeigen kann, wo die Möglichkeit für eine gemeinsame Betrachtungsweise der ganzen Frage vorhanden ist.

Es ist früher von einigen behauptet worden, daß Schleswig, wenn ihm eine Abstimmung gestattet würde, nicht für Dänemark stimmen würde, weil die wirtschaftlichen Verhältnisse in Deutschland besser seien als in Dänemark. Dieses Urteil über die

wirtschaftlichen Verhältnisse war aber unrichtig. Nicht der Umstand, daß die Preise für landwirtschaftliche Erzeugnisse und Landbesitze höher sind als die dänischen, ist für die Frage entscheidend, ob die wirtschaftlichen Verhältnisse besser sind als die entsprechenden dänischen. Wir wissen jetzt alle, daß Schleswig unter deutscher Herrschaft relativ stillstand, bei weitem nicht an dem Fortschritt in Wohlstand und Volkszahl teilnahm, der gleichzeitig sowohl in Süttland wie in Holstein stattfand. Und es läßt sich nicht leugnen, daß hieran in erster Linie der nationale Streit schuld war und die daraus folgende Sprengung der wirtschaftlichen Einheit des Landesteils, die fast vollkommene Trennung zwischen Norden und Süden.

Diese Geteiltheit mußte notwendigerweise zum Stillstand und dazu führen, daß die Kräfte der Bevölkerung, die, wenn sie in gleicher Richtung gewirkt, Fortschritt gebracht hätten, im inneren Streit verbraucht wurden. Damit ist in Wirklichkeit nicht gesagt, daß der nationale Streit hätte vermieden werden können oder sollen. Er war, wenn die Grenze bei der Königsau gesetzt war, eine Notwendigkeit, aus den geographischen Verhältnissen heraus geboren. Er mußte sein, um den nahen Zusammenhang zu enthüllen, der zwischen den handels- und verkehrstechnischen Verhältnissen in Schleswig allein sowie in Verbindung mit dem Königreich Dänemark besteht, wie es aus dem Folgenden näher hervorgehen wird.

III.

Die Übernahme Nordschleswigs, der ersten Zone, durch Dänemark bringt für dieses Land eine ganz eigenartige Aufgabe mit sich, nämlich eine durchgreifende Neuordnung des ganzen Eisenbahnnetzes.

Der Hauptpunkt ist hier eine Verlegung der örtlichen Längsbahn, sodasß sie direkt die Städte Hadersleben und Apenrade berührt. Alle anstoßenden Nebenbahnen und Lokalbahnen müssen danach dieser Veränderung angepaßt werden.

Sollte die Abstimmung in Mittelschleswig dazu führen, daß auch die zweite Zone an Dänemark kommt, so folgt damit eine zweite wesentliche Aufgabe für Dänemark, indem das einzige Natürliche dann sein würde — natürlich zum großen Teil unter Benützung bestehender Bahnlinien — die Anlage einer

direkten erstklassigen Bahn Kopenhagen—Flensburg über Nyborg, Faaborg und Sonderburg.

Aus dieser ganzen Reihe von „Borg“-Namen hört man, daß dies von dem frühen Mittelalter eine der wichtigsten Wege des Reiches gewesen ist, Handelsweg, Königsweg, Heerweg, und eine Lösung dieser Aufgabe muß als viel notwendiger angesehen werden als die Verbesserung der Route Kallundborg—Aarhus, ja muß sogar den Vorrang haben vor der Brücke über den Kleinen Belt, falls man nicht, was natürlich das Beste sein würde, beide Aufgaben gleichzeitig in Angriff nehmen kann.

Diese Bahn würde in hohem Grade dazu beitragen, Flensburg sowohl wirtschaftlich wie kulturell mit Kopenhagen zu verknüpfen, und würde dahin wirken, daß Flensburg den Platz im Reiche einnimmt, zu dem seine Volkszahl es berechtigt, und nicht in einer entlegenen Ecke von Dänemark zu liegen kommt, wie es seit vielen Jahren in einer entlegenen Ecke von Deutschland gelegen hat.

Sowohl diese Bahn als auch die ostjütische Hauptbahn sollten dann vereint vom Norden her nach Flensburg hineingeführt werden, und die während des Krieges angefangene Umänderung der unglaublich schlechten Bahnverhältnisse in Flensburg müßte noch mehr erweitert und durchgeführt werden, sodaß die Stadt die Vorteile erlangen kann, die ihr daraus zukommen.

Wie groß aber auch die Bedeutung ist, welche die Anlage dieser beiden Hauptbahnen mit den dazugehörigen Änderungen der Nebenbahnen für die Bevölkerung und für die Verbindung der Landesteile unter einander haben wird, so muß man doch sagen, daß die Bedeutung hauptsächlich lokal und innerpolitisch sein wird. Sollte aber die Abstimmung in der dritten Zone dazu führen, daß auch Eiderstedt an Dänemark zurückkäme, so ändert sich das Bild vollständig. In diesem Falle wird die Bedeutung der Anlagen vervielfältigt werden und wird weltpolitische Dimensionen annehmen in entsprechendem Verhältnis zur Bedeutung Dänemarks und des übrigen Nordens im Welt-haushalt.

Beide Bahnen sollen dann nämlich vereint durch Flensburg über Eggebek und Husum nach Tönning weitergeführt werden oder nach einer anderen Stelle an der Südküste von Eiderstedt, wo die Naturverhältnisse am besten die Anlage eines

mächtigen Verkehrshafens erlauben, über welchen ein sehr wesentlicher Theil der Ausfuhr und des Verkehrs von Dänemark nach dem Westen, nach Holland, Belgien, Frankreich und England, und umgekehrt geleitet werden kann.

Es soll hier nicht näher untersucht werden, wo der Hafen und die dazugehörige Stadt am besten liegen sollen. Die Ansehungsverhältnisse können es möglicherweise wünschenswert machen, sie bedeutend westlicher anzulegen als Tönning. Es würde unrichtig sein, der Entscheidung schon jetzt vorzugreifen und bestimmte Vorstellungen zu erwecken, daß der Hafen notwendigerweise bei Tönning liegen muß oder nicht bei Tönning liegen kann, und es dürfte daher praktisch sein, dieser gedachten Hafen- und Stadtanlage einen vorläufigen Namen zu geben, der in dieser Beziehung ganz neutral ist. Ein wirklicher Name von der Südküste Eiderstedts kann also nicht gebraucht werden; es wird am besten sein, in allen vorläufigen Erörterungen dieser Sache den gedachten Hafen nebst Stadt Havstrand zu nennen, die Stadt am Meeresstrande, die Stadt beim Ausgang zum Weltmeer, die Hauptstadt der künftigen Landschaft Nordstrand.

IV.

Zwar ist die Grundlage für die Aufgaben, die Dänemark im südlichen Schleswig zu lösen hat, noch nicht gegeben. Indessen dürfte es wohlberechtigt sein, schon jetzt dem Volke die Augen zu öffnen für ein paar der größten Aufgaben, die Dänemark in diesen Gegenden hat, Aufgaben, deren Lösung nicht allein für die genannten Gegenden, sondern für das ganze Land und für den ganzen Norden Bedeutung haben. Es wäre durchaus unrichtig zu sagen, daß diese Aufgaben ebenso gut von Deutschland wie von Dänemark gelöst werden könnten. Wenn die geographischen und wirtschaftlichen Verhältnisse nun einmal so sind, daß die Aufgaben nur in der Verbindung mit Dänemark und dem Norden wirtschaftliche Bedeutung haben, so können sie selbstverständlich nur von Dänemark gelöst werden.

Das jezige Dänemark hat zur Zeit eine ganze Reihe großer Eisenbahnpläne, die in der kommenden Zeit gelöst werden sollen; und sie werden zweifelsohne alle gelöst werden, sobald die wirtschaftlichen Verhältnisse es verlangen. Alle aber werden

sie in augenblicklicher Bedeutung zurückstehen gegen die oben genannten Eisenbahnpläne in Schleswig. Die Durchführung dieser Pläne wird erst Schleswig und Dänemark die volle wirtschaftliche und geistige Ausbeute der Grenzverlegung geben; sie werden Wohlstand und Arbeitsglück geben und werden in nationaler Hinsicht endgültig und unwiderruflich, so weit Menschenwerk auf dieser unruhigen Erde endgültig und unwiderruflich sein kann, Schleswig bei dem übrigen Reiche verankern.

Ueber Hadeby, später Schleswig, und Hollingstedt führte eine der bedeutendsten Handelswege des Altertums. Als die Schiffe allmählich größer und die Schifffahrt auf der Schlei schwieriger wurde, übernahm Flensburg die Rolle Hadeby-Schleswigs als wirtschaftliches Zentrum Südjütlands. Ebenso übernahm Husum die Rolle Hollingstedts als Hafen im Westen und behielt dieselbe, bis die auch hier immer schwierigere Schifffahrt die Ausfuhr zwang, über Tönning zu erfolgen, von wo sie bei der Übernahme der Herrschaft durch Deutschland fast vollständig verschwand. Die Anlage von Havstrand wird nur die natürliche Wiederaufnahme und Fortsetzung dieser Entwicklung sein. Husum und Flensburg werden wieder an der Hauptstraße liegen, und bei Havstrand, und nur dort, liegt die einzige natürliche Stelle für den westlichen Haupthafen Dänemarks.

Welche Rolle ein Westhafen für Dänemark spielt, zeigt am besten der Umstand, daß, als Südjütland im Jahre 1864 Dänemark entrissen wurde, Dänemark sich sobald wie möglich einen neuen Ausfluß nach dem Westen verschaffen mußte. Am 24. April 1868 wurde das Gesetz über die Anlage des ältesten Hafens von Esbjerg angenommen. Er wurde an der offenen Küste angelegt, an unbebauter Stelle. Ein Menschenalter später, im Jahre 1901, hatte die Stadt, die an dem fortgesetzt erweiterten Hafen erstand, 13355 Einwohner, ein Wachstum, das hierzulande vollständig den Charakter des Abenteuerlichen trug.

Glaubt jemand, daß das Abenteuer bei Havstrand geringer werden würde? Esbjerg liegt in Wirklichkeit schlecht für das ganze Ostjütland und wird noch verkehrter für ein dänisches Flensburg liegen. Havstrand wird für alle ostjütischen Städte, die südjütischen mitgerechnet, in direkter Linie liegen; es wird der natürliche Endpunkt beider Haupttrouten

des Landes sein, der ostjütischen mit Norwegen dahinter, der sünen = seeländischen mit Schweden dahinter. Ideälere Hinterlandsverhältnisse für einen Hafen in Dänemark lassen sich nicht denken.

Und das Abenteuer würde nicht den Ruin Esbjergs bedeuten. Esbjerg ist jetzt über die Kinderkrankheiten hinaus, hat ein der Größe der Stadt angemessenes Hinterland und ist, im Gegensatz zu seiner Lage als Verkehrshafen, glänzend gelegen als Fischereihafen. Als solcher hat es die letzten großen Hafenerweiterungen erhalten, und als solcher wird seine Bedeutung eher zunehmen als abnehmen.

Havstrand aber würde mehr werden als Esbjerg, so gewiß wie London, Antwerpen und vielleicht ganz besonders Rotterdam und Amsterdam größere Bedeutung für uns bekommen werden, als sie bisher gehabt haben.

Es ist nicht ohne Interesse zu sehen, daß, während derartige große Verkehrspläne und Stadtanlagen in früheren Zeiten von großen Feldherren und mächtigen Regenten entschieden wurden; die Entscheidung jetzt in der Hand der breiten Bevölkerung selbst liegt. Es ist jeglicher Grund vorhanden zu glauben, daß der Instinkt der Bevölkerung hinsichtlich dessen, was von derartigen Dingen es richtig ist auszuführen, sich nicht geringer zeigen wird als der der größten früheren Staatsmänner, weil sie in ganz anderem Maße als jene zu beurteilen imstande sein wird, was eine solche Anlage für ihre eigenen wirtschaftlichen Verhältnisse, für vermehrte Arbeitsmöglichkeit und Entwicklung bedeutet.

Ebenso wie die dänische Bevölkerung im Jahre 1868 durch den Reichstag die Anlage von Esbjerg beschloß, so liegt es jetzt ganz und gar in den eigenen Händen Südschleswigs zu bestimmen, ob die hier genannten Pläne mehr sind als Phantasten, ob sie nur für Dänemark von Interesse sind, oder ob sie nicht auch für Südschleswig selbst Interesse haben.

V.

Es dürfte hier angebracht sein, noch eine zweite Aufgabe von nicht geringerem Umfang und nicht geringerer Bedeutung zu nennen als die Pläne bezüglich Havstrands: die Eindeichung von Nordstrand.

In Dänemark sind in letzter Zeit Vorschläge über die Eindeichung und Austrocknung des Meeres zwischen Seeland und Lolland veröffentlicht worden, und dieser Vorschlag darf als wirtschaftlich wohlberechtigt angesehen werden. Die Eindeichung von Nordstrand ist eine Aufgabe von nicht geringeren Dimensionen; während aber die Erfahrungen von anderswo es wahrscheinlich machen, daß etwa ein Menschenalter vergehen wird, bevor der ausgetrocknete Meeresboden im Inselmeer vollen Ertrag geben wird, ist es sicher, daß die eingedeichte Marsch sofort großen Ertrag geben wird. Daß die Eindeichung rein technisch gesehen möglich ist, ist über jeden Zweifel erhaben. Daß sie so ausgeführt werden kann, daß sie auch rentabel wird, geht vermeintlich daraus hervor, daß diese Gegenden früher eingedeichtes Marschland gewesen sind, und daß nur der Umfang der Zerstörungen im Verein mit der fast völligen Ausrottung der Bevölkerung durch die Sturmflut im Jahre 1634 damals eine Wiederherstellung des Verlorenen verhinderte.

Im frühen Mittelalter gehörten diese Gegenden zu den am dichtesten bevölkerten Dänemarks, obwohl die Besiedelung erst spät angefangen worden war. Fruchtbar waren sie von Natur, aber oft überschwemmt, und erst ums Jahr 1000 machten eingewanderte Friesen sie bewohnbar mit Hilfe zahlreicher Deiche. Diese Deiche waren niedrig, oft schlecht instandgehalten, und boten nicht allein einen unzureichenden Schutz gegen große Sturmfluten, sondern vermehrten in hohem Grade die Gefahr derselben, indem die dahinter liegenden Rinnen, wenn erst der Deich durchbrochen war, als Angriffslinien der Ebbestrome wirkten und sich oft zu großen Tiefen erweiterten.

Bei der großen „Mandrenkelse“ im Jahre 1362 ging es ernstlich schief. Das Meer brach fast über die ganze Marsch herein, Menschen ertranken zu Tausenden, tiefe Ströme fraßen sich zwischen den Deichen hinein und zerschnitten das früher zusammenhängende Land in zahlreiche Inseln mit breiten Gewässern dazwischen.

Es gelang den Überlebenden und ihren Nachkommen in den folgenden Jahrhunderten nicht, die Verluste wieder gutzumachen. Dann kam die zweite große Katastrophe, die Sturmflut von 1634. In Dithmarschen und Eiderstedt ging es verhältnismäßig gut; die Deiche waren dort viel besser instandgehalten als in Nordstrand, und wenn auch der Schaden groß

und die Verluste ungeheuer waren, so wurden die Schäden doch in den folgenden Jahren größtenteils wieder gutgemacht.

Ganz anders ging es in Nordstrand. Von den etwa 70 Kirchspielen des mittelalterlichen Strand, von den ja. 25 des alten Nordstrand blieben nur 5 zurück, außer 3 auf den Halligen. Von einer Bevölkerung von kaum 9000 Menschen ertranken 6408, darunter 9 Prediger und 12 Rüfter mit ihrer ganzen Familie. 6 Kirchtürme und 30 Windmühlen sanken in den Wogen zusammen. Die ganze Ernte und über 50,000 Stück Vieh wurden fortgerissen. Daß der größte Teil der zirka 2500 Menschen, die in jener gräuenhaften Nacht das Leben retteten, nach anderen und ruhigeren Gegenden verzog, ist nicht verwunderlich. Diese fast vollständige Entvölkerung von Nordstrand in Verbindung mit der wirtschaftlichen Widerstandsunfähigkeit des Reiches, verursacht durch die kostspielige Teilnahme am dreißigjährigen Krieg und die fürchterliche Plünderung Sütlands während des Kaiserkrieges 1627—28, die eine wirksame Hilfe von seiten des übrigen Reiches unmöglich machte, bewirkte, daß nur äußerst wenig von dem Verlorenen wieder eingedeicht wurde.

Nach und nach wurde das, was an Kirchen und Gebäuden außerhalb der neuen Deiche zurückgeblieben war, niedergedrückt, und die Aufgabe, das Verlorene wiederzugewinnen, wurde nur stellenweise lokal versucht; sie wurde aber niemals als Ganzes in großem Umfange und niemals von Staatswegen aufgenommen. Finanzielle Bedenken wegen ihres Umfanges und die Schwierigkeiten bei der Beschaffung hinreichenden Materials und Arbeitskraft sind unzweifelhaft dabei entscheidend gewesen. Diese Rücksichten verlieren aber ganz bedeutend an Gewicht, sofern die Aufgabe in Verbindung mit der Anlage von Havstrand gelöst werden kann. Hierdurch würde man eine vollkommen hinreichende wirtschaftliche, technische, wohnungsmäßige und kulturelle Basis für eine Arbeit von diesem Umfang erhalten.

Es kann hier nicht der Ort sein, näher darzulegen, wie die genannte Eindichtung vorgenommen werden kann; nur ein paar Hauptlinien können gezeichnet werden, um den Umfang der Aufgabe zu veranschaulichen.

Wenn man das katastrophale Risiko vermeiden will, welches die großen Sturmfluten darbieten, gibt es zweifellos nur einen

wirklich effektiven Weg, den man gehen kann: die Anlage eines zusammenhängenden Meerdeiches von Amrum nach Eiderstedt, und zur weiteren Sicherung, da man doch für die Haupteisenbahnlinie des eingedeichten Landes noch einen Deich in der Richtung Nord-Süd braucht, eines inneren Meerdeiches von Föhr über Pellworm nach Westerhever in Eiderstedt.

Die direkte Anlage dieser Deiche von einem Ende wird indessen kaum in wirtschaftlich verantwortlicher Weise durchgeführt werden können, da solche Anlagen bald bis zu dem Punkt führen würden, wo die Ebbeströme von den mächtigen Wasserflächen hinter den Deichen, die Oberhand gewinnen würden. Das Verfahren muß — ohne daß hier auf Einzelheiten oder auf die Verhältnisse, die die Ausflüsse von der Soholmer Au und den Heverströmen mit den dazu gehörenden Kammer-schleusen mit sich führen, näher eingegangen werden soll — in großen Zügen das sein, vom Festlande aus Querdeiche zu bauen, so nahe bei den Wasserscheiden wie möglich, danach unter Anlehnung an diese einen Koog nach dem andern einzudeichen, bis die Wasserflächen so verkleinert worden sind, daß man einen Abschnitt nach dem andern abschließen kann, erst durch den inneren, dann durch den äußeren Meerdeich.

Im Norden muß der äußere Deich von einem Punkte in der Nähe von Horsbüll ausgehen und der Wasserscheide zwischen den Ebbeströmen nach der Fahrtofter Tiefe und den Tiefen zwischen den Halligen folgen, während der innere Deich von Dagebüll nach Föhr verlaufen muß, damit eine direkte Verlängerung der Eisenbahn Flensburg—Lindholm über Föhr und längs dem inneren Meerdeich über Pellworm, wo eine Hauptquerbahn von Bredstedt über Nordstrandischmoor sich anschließt, und Westerhever nach Havstrand geführt werden kann.

Wenn Nordstrand eingedeicht ist, wird man die Eindeichung gegen Norden fortsetzen und unter Benutzung der Inseln Sylt und Röm als äußeren Meerdeich die gewaltigen Flächen gewinnen können, welche zwischen diesen Inseln und dem Festlande liegen.

Gleichzeitig mit der Eindeichungsarbeit muß man die Anlage gewaltiger elektrischer Kraftstationen anfangen, welche dazu eingerichtet sind, den Druckunterschied zwischen Flut und Ebbe auszunutzen. Wenige Stellen der Erde eignen sich besser für die Anlage der dazu nötigen Bassins als diese flachen, verhältnismäßig geschützten Gegenden, und man wird mit der Zeit hier

hinreichend Kraft herstellen können, um den Bedarf des ganzen Landesteil, vielleicht ganz Dänemarks zu decken, ohne daß man Kohlen gebrauchen muß. Die Bedeutung hiervon hat der jetzige Krieg deutlich dargetan.

VI.

Dänemark hat sich auf die Grundlage des Selbstbestimmungsrechts gestellt, und dies ist der einzige Standpunkt, den Dänemark in dieser Frage hat und haben kann. Man muß es dann ganz und ohne Vorbehalt in die Hände der örtlichen Bevölkerung legen, durch eine Abstimmung ihrer Beurteilung der Grenzfrage den deutlichst möglichen Ausdruck zu geben, unter Berücksichtigung der sämtlichen vorliegenden Umstände, darunter der Bedingungen, die von seiten der beteiligten Parteien gestellt werden können.

Es ist schon erwähnt worden, wie selbstverständlich es ist, daß die erste Bedingung von dänischer Seite die eines loyalen Anschlusses an Dänemark ist. Eine ebenso wichtige Bedingung ist die, daß die Grenze, welche aus der Abstimmung hervorgehen soll, technisch verantwortlich und brauchbar wird. Ebenso wenig wie man die Grenze nach dem Wunsche jedes einzelnen Bewohners ziehen kann, ebenso wenig wird man sie genau nach der Mehrzahl jeder einzelnen Gemeinde ziehen können. Enklaven will man nicht haben, und die Grenze muß überhaupt einigermaßen gerade verlaufen sowie Wege und Eisenbahnen gut schneiden.

Daß die Bevölkerung vor der Abstimmung sich hierüber klar ist, ist eine Notwendigkeit, wenn die Abstimmung überhaupt entscheidende Bedeutung haben soll.

Als ein erfreuliches Zeichen, daß solche wirtschaftliche und technische Betrachtungen jetzt im Begriffe sind, in den Vordergrund zu kommen, kann ein Leitartikel in „Politiken“ vom 3. Juni angeführt werden, in welchem es über den Friedensvertrag mit Osterreich heißt: „Nun muß eingeräumt werden, daß die österreichischen Probleme nach rein nationalen Linien nicht gelöst werden können. Eine solche Lösung würde der Tschecho-Slovakei unmögliche Grenzen gegeben haben, und sie würde im Nordwesten und Nordosten dem neuen Staat Industrie-gegenen geraubt haben, ohne welche er kaum existieren kann.“

Diese wirtschaftlichen Betrachtungen hat man also berücksichtigt in der richtigen Erkenntnis, daß man entgegen den einfachen Gesetzen der Geographie keine Politik machen kann."

Wenn es weiter heißt: „Die Zeit kann nationale Probleme mildern und allmählich lösen; die Gesetze der Geographie aber sind ewig und lassen sich nicht spotten" — so ist das letzte zwar reichlich stark, da geographische Verhältnisse in nicht geringem Maße durch menschliche Arbeit geändert werden können; das Ganze ist aber, namentlich im Vergleich mit der übertriebenen Hervorhebung der rein nationalen Gesichtspunkte in der dänischen Grenzfrage, ein ansprechendes Zeugnis dafür, daß eine nüchternere Würdigung dieser Frage als diejenige, die bisher die vorherrschende gewesen ist, im Begriff ist, Fortschritte zu machen, sodaß die Grenzfrage als die praktische Aufgabe behandelt werden kann, die sie doch vor allen Dingen ist.

Es ist früher dargelegt worden, daß die Grenze der ersten Zone aus verkehrstechnischen Gründen ganz unverantwortlich sein wird. Nach der starken Bewegung, die sich in Mittelschleswig erhoben hat, gibt es wohl auch keinen Zweifel mehr darüber, daß die Grenze südlicher kommen wird. Was die dritte Zone anlangt, so ist es wahrscheinlich, daß eine etwaige Stimmung für Dänemark sich im Westen am stärksten zeigen wird, und zwar weil die Bevölkerung in diesen Gegenden immer ein größeres örtliches Selbstgefühl gehabt hat und daher in geringerem Maße als die Gegenden im Osten an dem nationalen Streit teilgenommen haben, und weil sie durch eine Unzahl von verwandtschaftlichen Banden und wirtschaftlichen Interessen mit der Bevölkerung der ersten und zweiten Zone verbunden ist, während sie keine wesentliche Verbindung mit der Bevölkerung in Dithmarschen hat.

Die Grenze Eider — Treene — Rheiderau ist eine natürliche Grenze, wie sie überhaupt nicht besser gefunden werden kann. Weiter nach dem Osten gibt es aber keine natürliche Grenze, welche die Bevölkerung auf beiden Seiten scheidet, und hier ist das Deutschtum auf Kosten des Dänentums vorgeedrungen, sodaß Schwansen ganz deutsch geworden ist, sogar in der Ansiedlungsform, das heißt große Güter mit einer Landarbeiterbevölkerung ohne Grundbesitz, während Angeln sich zwar als Bauernland erhalten, aber deutsche Sprache und Kultur angenommen hat.

Hinsichtlich der verkehrstechnischen und administrativen Verhältnisse ist früher dargetan worden, daß man die vom technischen Gesichtspunkte aus beste Grenze erhalten wird, indem man von der Quelle der Rheiderau gerade nach Osten durch Vindeby Noor nach der Eckernförder Bucht geht. Wenn man aber unter Berücksichtigung der geänderten Ansiedelungsverhältnisse in Schwansen — wo es übrigens eine hübsche Aufgabe wäre, den Boden wieder in Bauernhöfe und Häuslerstellen zu zerlegen — statt der za. 23 Kilometer langen Grenzlinie von der Rheiderau nach Borby-Eckernförde die über doppelt so lange Linie längs der Schlei nehmen will, so wird man, falls die Abstimmung in der dritten Zone im Westen eine Mehrzahl für Dänemark, in Angeln eine solche für Deutschland ergeben sollte, auch recht gut die Grenze westlich um Angeln herum legen können. Diese Grenze wird nicht länger sein als die Grenze längs der Schlei; sie wird die Durchführung der vorher erwähnten großen Pläne nicht hindern, und da die Unbequemlichkeiten dieser Grenzen wesentlich die Bevölkerung in Angeln treffen werden, so wirt es keinen nachweislichen Anlaß geben, den etwaigen Wunsch Angeln, nicht von Deutschland getrennt zu werden, unerfüllt zu lassen.

Also, will Angeln mit zu Dänemark, um teilzunehmen an der wirtschaftlichen Entwicklung, die bei der Durchführung der obenerwähnten Pläne Flensburg-Havstrand zu teil werden wird, dann müssen die Bewohner selbst den Wunsch aussprechen und damit die Verpflichtung übernehmen, soziale dänische Bürger zu werden. Ferner, so verlockend es auch für Dänemark sein könnte, sich diese Aufgaben zu wünschen — falls sie von Dänemark gelöst werden sollen, muß die Bevölkerung in Eiderstedt und der Marsch selbst den Wunsch aussprechen.

Wünscht die Bevölkerung, daß Dänemark die Aufgaben lösen soll, dann liegt etwas Verlockendes in dem ganzen Gedanken, daß Dänemark jetzt die Gegenden zurückerobern kann, welche das Meer ihm in den Jahren 1362 und 1634 raubte, nicht durch das Schwert, sondern durch Fleiß und inniges Zusammenwirken. Um diese Aufgabe muß das ganze Land sich sammeln können, sodaß die Deiche von Nordstrand und die Molen von Havstrand ein moderner Ausdruck für dasselbe werden können, welches wir in den Wällen und Mauern Gottfrieds, Thyras und Waldemars bewundern, und für die kommenden Ge-

schlechter in demselben strahlenden Glanze stehen können wie das Danewerk für uns, als ein lebendiges Zeugnis von der Fähigkeit und dem Willen Dänemarks, ja des ganzen Nordens, sein Heim zu schützen.

VII.

Ingenieur Marstrand beleuchtet darauf des näheren den wirtschaftlichen Zusammenhang, der sich, soweit man die Verhältnisse der vergangenen Zeiten rückwärts verfolgen kann, zwischen den östlichen Gegenden und Flensburg einerseits und den Marschen andererseits offenbart, der sich noch heutigentags in der allgemein bekannten Tatsache zu erkennen gibt, daß Leute aus den östlichen Gegenden in weitem Maße Besitzungen in Eiderstedt und der übrigen Marsch haben, welches sicherlich so bleiben wird, solange es Haustiere und Handel gibt.

Es folgt ein kurzes Schlußkapitel, in welchem Ingenieur Marstrand die hier wiedergegebenen technischen Betrachtungen damit abschließt, daß er, von den Vorstellungen und der Weltanschauung des nordischen Altertums ausgehend, weit in die Zukunft hinauschaute.

Wenn neue Zeiten im Anzuge sind, ist es nach wie nicht vor schwierig, Wolfszeit, Schwertzeit vorauszusagen. Dies steht mit dem Untergange alter Zeiten im Zusammenhang, wie der Winter dem Sommer, die Nacht dem Tage folgt, und muß der neuen Zeit vorausgehen, wie der Winter dem Lenz, die Nacht der Morgenröte.

Auch jetzt leben wir in Wolfszeiten, Zeiten so böß und schonungslos, daß sie Grauen erregen werden, länger als es irgend einem Menschen gegeben ist zu sehen, genau wie noch heutigentags der Hufschlag Attilas und die Horden Dschengis Khans Grauen erregen.

Jetzt wie früher wird nicht nur die alte Zeit mit ihren Fehlern, sondern auch mit ihren Tugenden und ihrer Größe, dem Glauben der Fürsten und Edelgeborenen untergehen. Nur durch Schrecken ohnegleichen, Kämpfe, in denen es keine Schonung geben kann, können neue Zeiten empornwachsen, goldene Zeiten vielleicht mit neuen Idealen, aber unverstündlich für die alte Zeit, Scheidewände niederreißend, die sie als göttlich ansah.

Wie die neue Ordnung der Dinge werden und wie sie wirken wird, wissen wir nicht. Wie die geistige Befreiung der

breiten Schichten vor sich gehen wird, wie die Ewigkeitsträume der neuen Zeit werden, wissen wir nicht. Wir müssen aber blind darauf vertrauen, daß dieser Finsternis ein Tag folgen wird. Wir müssen uns kühn, auf die Tiefen hinauswagen, die niemand gemessen hat, auf die großen Meere, wo wir kein Land erblicken. Glauben, daß vorne ein Indien liegt, wenn es auch nur ein Amerika ist, ja wenn auch gar nichts da ist, weil es die innerste Bedingung des Lebens selbst ist, daß nur derjenige, der ruhig das Leben einsetzt, das Leben besitzt, nur derjenige, der an das Recht glaubt, neues Recht schafft.

Für alle, die in ihrem Inneren glauben, daß die Nationalität nicht allein etwas mehr ist als Geschrei und Gejohle, sondern auch etwas mehr als Sprache und bewußte nationale Gesinnung, etwas von der Natur Bestimmtes, geboren zugleich aus Boden, Klima und Geschichte, etwas, das ist, vergl. die Schweiz, weil es nicht anders sein kann, müssen die durch den Krieg gemachten Enthüllungen des inneren Zusammenhangs der Dinge, der Verbindung zwischen den Menschen, der Erde, auf der sie wohnen, und den Handels- und Verkehrsverhältnissen, denen sie unterworfen sind, wie eine Offenbarung sein, wie der Flügelschlag des Ewigen aller Zeiten, dessen, das jetzt nur noch dämmernd, das aber im Begriff ist, klares Bewußtsein zu werden.

Eine Abstimmung auf Grund wirtschaftlicher Betrachtungen, welche auf der Erkenntnis der handels- und verkehrstechnischen Zusammengehörigkeit ganz Schleswigs mit Dänemark, und auf der Rolle baut, welche Hasenanlagen bei Havstrand und die Eindeichung Nordstrands für Dänemark und den ganzen Norden spielt, gibt größere Sicherheit und ist mehr wirklich ideell denn alles Gerede über Sprache und nationalistische Gefühle. Sie allein kann bewirken, daß Dänemark ohne Wanken und Widerspruch, aber in Zuversicht und Wahrheit, für die Legenden, welche zurückkommen, das werden kann, was es zur Zeit für alle seine Einwohner ist, nicht ein Panier des Streits, sondern die Selbstverständlichkeit aller Selbstverständlichkeiten.

Es muß daher, in direktem Widerspruch zu allem, was darüber gesagt worden ist — und das soll unter der Verantwortung ausgesprochen werden, die jeder von uns der Ewigkeit gegenüber trägt — gewünscht werden um, gewünscht um Dänemarks willen, gewünscht um Deutschlands willen, daß

die Abstimmung überall von überwiegend wirtschaftlichen Gesichtspunkten aus geschehen möge, weil diese recht befehen mit den nationalen Interessen zusammenfallen, und nicht nach nationalistischen Gesichtspunkten, welche die Gegensätze, die es jetzt zu überbrücken gilt, nur vertiefen, nur das realste aller realen Verhältnisse verschleiern können, daß nämlich nur diejenige Idealität einen Wert hat, die in der Wirklichkeit anfängt, auf der Wirklichkeit baut, daß nur sie imstande ist, gerade das tägliche Leben, das gelebt wird, weiter fortzuführen. Nur auf diesem Wege wird das Verhältnis zwischen Dänemark und Deutschland auf eine Weise gelöst werden können, die eine dauernde Sicherheit in Aussicht stellt.

Niemand kennt das Ergebnis. Wohl sind die Gesetze der Geographie, wie gesagt worden ist, ewig, aber die Auslegung derselben ist verschieden wie das Ineinandergreifen von Gegenden und Nationen. Ein jeder kann glauben oder wünschen, was er will. Nur das eine wissen wir, daß, wenn die Entscheidung freiwillig erfolgt, eine höhere Gerechtigkeit als die jetzige erfüllt werden wird, eine höhere Gerechtigkeit, die, wie sie sich auch zeigt, unser Gemüt mit demüthiger Dankbarkeit erfüllen muß.

* * *

Jetzt muß die Möglichkeit der Schaffung der bestmöglichen Grenze zwischen Dänemark und Deutschland, welcher die Abstimmung in der dritten Zone den Weg eröffnete, und welche die Grundlage der Betrachtungen des Herrn Ingenieur Marstrand bildete, zwar rein formell als fortgefallen bezeichnet werden. Die Dinge werden ja aber deswegen nicht anders, und es kann nicht der geringste Zweifel darüber bestehen, daß die Bewohner Südschleswigs durch die Erkenntnis der Bedeutung der in dem Vorhergehenden dargestellten handels- und verkehrstechnischen Aufgaben für ihre Zukunft und durch eine deutliche Rundgebung ihrer Wünsche, nach Dänemark zu kommen, das ihnen zugesagte, jetzt wieder genommene Selbstbestimmungsrecht über ihre künftige Staatszugehörigkeit aufs neue müssen erlangen können.

ENDE.

BRIGHAM YOUNG UNIVERSITY



3 1197 22450 6599

